



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 14 września 2017 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Współpraca sądowa w sprawach cywilnych – Jurysdykcja – Jurysdykcja w sprawach dotyczących indywidualnych umów o pracę – Rozporządzenie (WE) nr 44/2001 – Artykuł 19 pkt 2 lit. a) – Pojęcie „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę” – Sektor lotniczy – Personel latający – Rozporządzenie (EWG) nr 3922/91 – Pojęcie „portu macierzystego”

W sprawach połączonych C-168/16 i C-169/16

mających za przedmiot wnioski o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożone przez cour du travail de Mons (trybunał pracy w Mons, Belgia) postanowieniami z dnia 18 marca 2016 r., które wpłynęły do Trybunału w dniu 25 marca 2016 r., w postępowaniach:

Sandra Nogueira,

Victor Perez-Ortega,

Virginie Mauguit,

Maria Sanchez-Odogherty,

José Sanchez-Navarro

przeciwko

Crewlink Ireland Ltd (C-168/16),

oraz

Miguel José Moreno Osacar

przeciwko

Ryanair Designated Activity Company, dawniej Ryanair Ltd (C-169/16),

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: M. Ilešič, prezes izby, K. Lenaerts, prezes Trybunału, pełniący obowiązki sędziego drugiej izby, A. Rosas, C. Toader (sprawozdawca) i E. Jarašiūnas, sędziowie,

rzecznik generalny: H. Saugmandsgaard Øe,

* Język postępowania: francuski.

sekretarz: I. Illéssy, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 2 lutego 2017 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu S. Nogueiry, V. Perezca-Ortegi, V. Mauguit, M. Sanchez-Odogherty i J. Sancheza-Navarra oraz M. J. Morena Osacara przez S. Gilsona oraz F. Lambinet, avocats,
- w imieniu Crewlink Ireland Ltd przez S. Corbaniego, advocaat, i F. Harmel, avocat,
- w imieniu Ryanair Designated Activity Company, dawniej Ryanair Ltd, przez S. Corbaniego, advocaat, F. Harmel i E. Vahidę, avocats, a także przez G. Metaxasa-Maranghidisa, dikigoros,
- w imieniu rządu belgijskiego przez C. Pochet, M. Jacobs i L. Van den Broeck, działające w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Irlandii przez A. Joyce’a, działającego w charakterze pełnomocnika, wspieranego przez S. Kingston, barrister,
- w imieniu rządu francuskiego przez D. Colasa, D. Segoina i C. David, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu niderlandzkiego przez M. Bulterman i C. Schillemans, działające w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu szwedzkiego początkowo przez C. Meyer-Seitz, A. Falk, U. Persson i N. Otte Widgren, działające w charakterze pełnomocników, a następnie przez C. Meyer-Seitz i A. Falk, działające w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez M. Wilderspina, M. Heller i P. Costę de Oliveirę, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 27 kwietnia 2017 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczą wykładni art. 19 pkt 2 lit. a) rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. 2001, L 12, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 19, t. 4, s. 42, zwanego dalej „rozporządzeniem Bruksela I”).
- 2 Wnioski te zostały przedstawione w ramach dwóch sporów, w sprawie C-168/16, pomiędzy Sandrą Nogueirą, Victorem Perezem-Ortegą, Virginie Mauguit, Marią Sanchez-Odogherty i Josém Sanchezem-Navarrą (zwanymi dalej łącznie „S. Nogueirą i in.”) a spółką Crewlink Ireland Ltd (zwaną dalej „spółką Crewlink”), a także w sprawie C-169/16, pomiędzy Miguelem Josém Morenem Osacarem a spółką Ryanair Designated Activity Company, dawniej Ryanair Ltd (zwaną dalej „spółką Ryanair”), dotyczącego przesłanek wykonywania i rozwiązania indywidualnych umów o pracę S. Nogueiry i in. oraz M.J. Morena Osacara, a także jurysdykcji krajowej sądów belgijskich do rozpatrzenia tych sporów.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

- 3 Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago (Stany Zjednoczone) w dniu 7 grudnia 1944 r. (zwana dalej „konwencją chicagowską”), została ratyfikowana przez wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej, przy czym sama Unia nie jest stroną tej konwencji.
- 4 Artykuł 17 tej konwencji stanowi:
- „Statki powietrzne mają przynależność państwową państwa, w którym są zarejestrowane”.

Prawo Unii

- 5 Motywy 13 i 19 rozporządzenia Bruksela I mają następujące brzmienie:
- „(13) W sprawach dotyczących ubezpieczenia, umów zawartych pomiędzy konsumentami [zawieranymi z konsumentami] i z zakresu prawa pracy strona słabsza powinna być chroniona przez przepisy jurysdykcyjne dla niej bardziej korzystne niż przepisy ogólne.
- [...]
- (19) W celu zapewnienia kontynuacji pomiędzy Konwencją [z dnia 27 września 1968 r. o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. 1972, L 299, s. 32), zmienioną późniejszymi konwencjami o przystąpieniu nowych państw członkowskich do tej konwencji] a niniejszym rozporządzeniem powinny być przewidziane [należy ustanowić] przepisy przejściowe. Dotyczy to również wykładni postanowień [tej] konwencji [...] [a pierwszy protokół w sprawie wykładni konwencji z 1968 r. przez Trybunał Sprawiedliwości, w zmienionym brzmieniu (Dz.U. 1998, C 27, s. 28)] powinien być nadal stosowany do postępowań, które w momencie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia już się toczą”.
- 6 W sekcji 5 rozdziału II tego rozporządzenia, obejmującej art. 18–21 rozporządzenia, zawarto przepisy jurysdykcyjne dotyczące sporów wynikających z indywidualnych umów o pracę.
- 7 Artykuł 18 pkt 1 wspomnianego rozporządzenia stanowi:
- „Jeżeli przedmiotem postępowania jest indywidualna umowa o pracę lub roszczenia z indywidualnej umowy o pracę, jurysdykcję określa się według niniejszej sekcji, bez uszczerbku dla art. 4 i art. 5 pkt 5”.
- 8 Artykuł 19 tego rozporządzenia stanowi:
- „Pracodawca mający miejsce zamieszkania w państwie członkowskim może być pozwany:
- 1) przed sądy państwa członkowskiego, w którym ma miejsce zamieszkania; lub
 - 2) w innym państwie członkowskim:
 - a) przed sąd miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy lub ostatnio zazwyczaj świadczył pracę; lub
 - b) jeżeli pracownik zazwyczaj nie świadczy lub zazwyczaj nie świadczył pracy w jednym i tym samym państwie – przed sąd miejsca, w którym znajduje się albo znajdował się oddział, który pracownika zatrudnił”.

- 9 Artykuł 21 rozporządzenia Bruksela I ma następujące brzmienie:

„Od przepisów niniejszej sekcji można odstąpić na podstawie umowy tylko wówczas,[:]

- 1) jeżeli umowa została zawarta po powstaniu sporu; lub
- 2) jeżeli przyznaje ona pracownikowi prawo do wytaczania powództwa przed sądy inne niż wymienione w niniejszej sekcji”.

- 10 W preambule Konwencji rzymskiej o prawie właściwym dla zobowiązań umownych, otwartej do podpisu w Rzymie w dniu 19 czerwca 1980 r. (Dz.U. 1980, L 266, s. 1, zwanej dalej „konwencją rzymską”), uściślono:

„Wysokie umawiające się strony Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

zdecydowane kontynuować prace w dziedzinie prawa prywatnego międzynarodowego w zakresie ujednoczenia przepisów prawnych, które zostały wprowadzone w ramach Wspólnoty, w szczególności w dziedzinie jurysdykcji i wykonywania orzeczeń sądowych,

pragnąc ustanowienia jednolitych reguł określania prawa właściwego dla zobowiązań umownych,

uzgodniły, co następuje [...]”.

- 11 Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. 1991, L 373, s. 4 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 1, s. 348), zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. (Dz.U. 2006, L 377, s. 1) (zwane dalej „rozporządzeniem nr 3922/91”), stosuje się, jak stanowi jego art. 1, „do harmonizacji wymagań technicznych oraz procedur administracyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, związanej z eksploatacją i obsługą statków powietrznych, oraz osób i instytucji zaangażowanych w takie zadania”.

- 12 Rozporządzenie to obejmowało – przed uchynieniem na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. 2008, L 79, s. 1) – załącznik III, którego część Q była zatytułowana „Ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące wypoczynku”. Reguła lotnicza (OPS) 1.1090, pkt 3.1, która była zawarta w owej części, stanowiła:

„Operator wyznacza każdemu członkowi załogi stały port macierzysty”.

- 13 Wspomniana część zawierała także OPS 1.1095, w której w pkt 1.7 zdefiniowano pojęcie „portu macierzystego” jako „[m]iejsce wskazane przez operatora członkowi załogi, z którego członek załogi zazwyczaj rozpoczyna i w którym kończy okres służby lub serię okresów służby i w którym w zwykłych warunkach operator nie odpowiada za zakwaterowanie danego członka załogi”.

- 14 Ponadto OPS 1.1110, która także była zawarta w części Q w załączniku III do rozporządzenia nr 3922/91, zatytułowana „Wypoczynek”, miała następujące brzmienie:

„1. Minimalny okres wypoczynku

- 1.1. Minimalny okres wypoczynku, jaki należy zapewnić przed rozpoczęciem okresu czynności lotniczych rozpoczynającego się w porcie macierzystym, odpowiada co najmniej długości poprzedniego okresu służby lub 12 godzinom, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.
- 1.2. Minimalny okres wypoczynku, jaki należy zapewnić przed rozpoczęciem okresu pełnienia obowiązków lotniczych rozpoczynającego się poza portem macierzystym, odpowiada co najmniej długości poprzedniego okresu służby lub 10 godzinom, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy; w przypadku minimalnego okresu wypoczynku poza portem macierzystym operator zapewnia możliwość 8 godzin snu, uwzględniając potrzeby wynikające z podróży oraz inne potrzeby fizjologiczne. [...]”.
- 15 W dziedzinie zabezpieczenia społecznego pojęcie „portu macierzystego” wspomniano także w motywie 18b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego (Dz.U. 2004, L 166, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 5, t. 5, s. 72), zmienionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 465/2012 z dnia 22 maja 2012 r. (Dz.U. 2012, L 149, s. 4). Motyw ten ma następujące brzmienie:

„W załączniku III do rozporządzenia [nr 3922/91] pojęcie »portu macierzystego« załogi lotniczej i personelu pokładowego zdefiniowane jest jako miejsce wskazane przez operatora członkowi załogi, z którego członek załogi zazwyczaj rozpoczyna i w którym kończy okres służby lub serię okresów służby, i w którym w zwykłych warunkach operator nie odpowiada za zakwaterowanie danego członka załogi. Aby ułatwić stosowanie tytułu II niniejszego rozporządzenia do załogi lotniczej i personelu pokładowego, uzasadnione jest wykorzystanie pojęcia »portu macierzystego« jako kryterium służącego do określenia ustawodawstwa mającego zastosowanie do załogi lotniczej i personelu pokładowego. Jednakże określenie ustawodawstwa mającego zastosowanie do załogi lotniczej i personelu pokładowego powinno mieć charakter stabilny, a zasada portu macierzystego nie powinna powodować częstych zmian mającego zastosowanie ustawodawstwa w związku z systemem pracy lub okresowym zapotrzebowaniem w tym sektorze”.

- 16 Artykuł 11 rozporządzenia nr 883/2004, zawarty w jego tytule II dotyczącym określenia właściwego ustawodawstwa, stanowi:

„1. Osoby, do których stosuje się niniejsze rozporządzenie, podlegają ustawodawstwu tylko jednego państwa członkowskiego. Ustawodawstwo takie określane jest zgodnie z przepisami niniejszego tytułu.

[...]

3. Zgodnie z przepisami art. 12–16:

- a) osoba wykonująca w państwie członkowskim pracę najemną lub pracę na własny rachunek podlega ustawodawstwu tego państwa członkowskiego;

[...].

5. Praca w charakterze członka załogi lotniczej lub personelu pokładowego, wykonywana w lotniczym transporcie pasażerów lub towarów, jest uznawana za pracę wykonywaną w państwie członkowskim, w którym znajduje się port macierzysty, zgodnie z definicją zawartą w załączniku III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91”.

- 17 W art. 3 rozporządzenia nr 465/2012 uściślono, że art. 11 ust. 5 rozporządzenia nr 883/2004 wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Wspomniana publikacja miała miejsce w dniu 8 czerwca 2012 r., a zatem zmiany dokonane na mocy tego rozporządzenia nie mają zastosowania, *ratione temporis*, do sporów rozpatrywanych w postępowaniu głównym.

Postępowania główne i pytania prejudycjalne

Sprawa C-169/16

- 18 W dniu 21 kwietnia 2008 r. M.J. Moreno Osacar zawarł w Hiszpanii umowę o pracę ze spółką Ryanair – przewoźnikiem lotniczym z siedzibą w Irlandii.
- 19 Zgodnie z tą umową wykonywane przezeń zadania obejmowały „bezpieczeństwo, opiekę, pomoc i kontrolę w stosunku do pasażerów; obowiązki związane z wsiadaniem do samolotu i wysiadaniem z niego [...], sprzedaż na pokładzie samolotu; sprząatanie wewnątrz samolotu, sprawdzanie związane z bezpieczeństwem oraz wszelkie istotne zadania, jakie może mu [...] powierzyć spółka”.
- 20 Zgodnie ze wspomnianą umową, sporządzoną w języku angielskim, sądy irlandzkie są właściwe, aby rozpatrzyć ewentualne spory, jakie mogą powstać między stronami w związku z wykonywaniem i wypowiedzeniem tej umowy, a ustawodawstwo tego państwa członkowskiego reguluje stosunek pracy między stronami. W tej samej umowie wskazano także, że świadczenie pracy przez M.J. Morena Osacara, w charakterze personelu pokładowego, uważa się za wykonywane w Irlandii, mając na względzie, iż jego funkcje są sprawowane na pokładzie samolotów zarejestrowanych w tym państwie członkowskim i należących do tego przewoźnika lotniczego.
- 21 Ponadto w umowie o pracę M.J. Morena Osacara wskazano lotnisko w Charleroi (Belgia) jako „port macierzysty” w połączeniu z wymogiem, aby zamieszkiwał on w odległości nie większej niż godzina drogi od tego portu macierzystego, w związku z czym zamieszkał on w Belgii.
- 22 W dniu 1 kwietnia 2009 r. M.J. Moreno Osacar został awansowany na stanowisko „nadzorcy”. W dniu 16 czerwca 2011 r. złożył wypowiedzenie.
- 23 Następnie, uznając, że były pracodawca powinien był przestrzegać przepisów ustawodawstwa belgijskiego oraz je stosować, a także że sądy tego państwa członkowskiego są właściwe, aby orzec w przedmiocie jego żądań, pismem z dnia 8 grudnia 2011 r. M.J. Moreno Osacar pozwał spółkę Ryanair przed tribunal du travail de Charleroi (sądem pracy w Charleroi, Belgia) w celu zasądzenia od byłego pracodawcy różnych kwot.
- 24 Spółka Ryanair kwestionuje jurysdykcję sądów belgijskich do rozpatrzenia tego sporu. W tym względzie spółka ta twierdzi, że istnieje ścisły i konkretny związek między wspomnianym sporem a sądami irlandzkimi. A zatem poza klauzulą wyboru sądu i klauzulą, w której wskazano prawo irlandzkie jako prawo właściwe, wspomniana spółka wskazuje, że M.J. Moreno Osacar podlega ustawodawstwu irlandzkiemu w dziedzinie podatków i zabezpieczenia społecznego, że wykonywał umowę o pracę na pokładzie samolotów zarejestrowanych w Irlandii i podlegających ustawodawstwu tego państwa

członkowskiego, a także że o ile M.J. Moreno Osacar podpisał umowę o pracę w Hiszpanii, o tyle wspomniana umowa została zawarta dopiero po złożeniu podpisu przez spółkę Ryanair w siedzibie w Irlandii.

- 25 W wyroku wydanym w dniu 4 listopada 2013 r. tribunal du travail de Charleroi (sąd pracy w Charleroi) stwierdził, że sądy belgijskie nie są właściwe, aby rozpatrzyć żądanie M.J. Morena Osacara. Ten ostatni wniósł apelację od tego wyroku przed sąd odsyłający – cour du travail de Mons (trybunał pracy w Mons, Belgia).
- 26 Sąd odsyłający dokonuje przede wszystkim określonych stwierdzeń faktycznych. Podkreśla on zatem, że M.J. Moreno Osacar zawsze rozpoczynał dzień pracy na lotnisku w Charleroi i kończył tę pracę w tym samym miejscu. Podobnie czasami był zobowiązany do oczekiwania w tym miejscu, aby zastąpić ewentualnie nieobecnego członka personelu.
- 27 W następstwie powyższych uściśleń sąd ten wskazuje, że przed wydaniem orzeczenia co do istoty sporu powinien on rozstrzygnąć kwestię jurysdykcji sądów belgijskich do rozpatrzenia tego sporu.
- 28 Po stwierdzeniu, że wobec M.J. Morena Osacara nie można się powołać na klauzulę wyboru sądu, zgodnie z art. 21 rozporządzenia Bruksela I, sąd ten uściślił, że rozpatrzenie takiej kwestii powinno być dokonane w świetle art. 19 pkt 2 tego rozporządzenia. Sąd odsyłający przypomina, że w przepisie tym wskazano różne sądy, które są właściwe, aby rozpatrzyć spory wynikłe z umowy o pracę. W odniesieniu do nich sąd odsyłający stwierdził, że w orzecznictwie Trybunału zwykłe miejsce wykonywania pracy od dawna jest uznawane za istotne kryterium.
- 29 W tym względzie, gdy wykonywanie pracy przez pracownika ma miejsce na terytorium szeregu państw członkowskich, z orzecznictwa Trybunału wynika – a w szczególności z pkt 24 wyroku z dnia 13 lipca 1993 r., Mulox IBC (C-125/92, EU:C:1993:306) – że zwykłe miejsce wykonywania pracy można zdefiniować jako „miejsce, w którym lub z którego pracownik wywiązuje się głównie ze swoich obowiązków wobec pracodawcy”. Z powyższego wynika, że aby określić to miejsce, sądy krajowe powinny kierować się poszlakami, czyli uwzględnić wszystkie okoliczności danej sprawy w celu określenia państwa, z którym działalność zawodowa wykazuje najściślejszy związek.
- 30 Jednakże określenie sądu właściwego do rozpatrzenia sporów przedstawionych przed sądami państw członkowskich przez personel latający przewoźników lotniczych jest szczególnie trudne.
- 31 W szczególności, co się tyczy identyfikacji „rzeczywistego ośrodka działalności zawodowej” tych osób, sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy miejsce to nie jest, ostatecznie, pojęciem bardzo bliskim pojęciu „portu macierzystego” zdefiniowanemu w załączniku III do rozporządzenia nr 3922/91, jak wydaje się także wskazywać na to odniesienie do tego pojęcia w ustawodawstwie Unii z zakresu zabezpieczenia społecznego.
- 32 W tych okolicznościach cour du travail de Mons (trybunał pracy w Mons) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Mając na względzie:

- wymogi przewidywalności rozstrzygnięć i pewności prawa, które zdeterminowały przyjęcie uregulowań w dziedzinie jurysdykcji i wykonywania orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych, takich jak zawarte w [Konwencji z dnia 27 września 1968 r. o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych, zmienionej kolejnymi konwencjami dotyczącymi przystąpienia nowych państw członkowskich do tej konwencji] oraz w rozporządzeniu [Bruksela I] (zob. w szczególności wyrok z dnia 19 lipca 2012 r., Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, pkt 44, 46);

- specyfikę europejskiego sektora lotniczego, w ramach którego personel latający przewoźników lotniczych z siedzibą w jednym z państw Unii przelatuje codziennie terytorium Unii Europejskiej z portu macierzystego, który może być położony, tak jak w niniejszej sprawie, w innym państwie Unii;
- szczególne okoliczności niniejszego sporu, opisane w uzasadnieniu [wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym];
- kryterium wyprowadzone z pojęcia »portu macierzystego« (zdefiniowanego w załączniku III do rozporządzenia [nr 3922/91]) użyte w rozporządzeniu [nr 883/2004] w celu ustalenia ustawodawstwa dotyczącego zabezpieczenia społecznego mającego zastosowanie do członków załogi lotniczej i personelu pokładowego od dnia 28 czerwca 2012 r.;
- wnioski wywiedzione z orzecznictwa rozwiniętego przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyrokach przytoczonych w uzasadnieniu niniejszego postanowienia;

czy pojęcie »miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy lub ostatnio zazwyczaj świadczył pracę«, do którego odnosi się art. 19 pkt 2 rozporządzenia [Bruksela I], może być interpretowane jako równoważne z pojęciem »portu macierzystego« – zdefiniowanym w załączniku III do rozporządzenia [nr 3922/91] jako będące »[miejscem wskazanym] przez operatora członkowi załogi, z którego członek załogi zazwyczaj rozpoczyna i w którym kończy okres służby lub serię okresów służby i w którym w zwykłych warunkach operator nie odpowiada za zakwaterowanie danego członka załogi« – w celu ustalenia umawiającego się państwa (i w konsekwencji jego jurysdykcji), na którego terytorium pracownik zazwyczaj świadczy pracę, gdy pracownik ten jest zatrudniony jako członek personelu latającego spółki lotniczej poddanej prawu jednego z państw Unii i realizującej międzynarodowy przewóz pasażerów drogą lotniczą na całym terytorium Unii Europejskiej, ponieważ ten łącznik – wywnioskowany z »portu macierzystego« rozumianego jako »rzeczywisty ośrodek stosunku pracy« w zakresie, w jakim pracownik systematycznie rozpoczyna tam swój dzień pracy i tam go kończy, organizując tam swoją codzienną pracę i faktycznie mieszkając niedaleko od tego miejsca w okresie trwania stosunku umownego – wykazuje jednocześnie najściślejszy związek z umawiającym się państwem i zapewnia najodpowiedniejszą ochronę słabszej strony stosunku umownego?».

Sprawa C-168/16

- 33 Sandra Nogueira i pozostałe osoby, mające obywatelstwo portugalskie, hiszpańskie lub belgijskie, w latach 2009 i 2010 zawarły umowy o pracę ze spółką Crewlink – osobą prawną z siedzibą w Irlandii.
- 34 W każdej z umów o pracę przewidziano, że pracownicy ci będą zatrudnieni przez spółkę Crewlink i oddelegowani jako personel pokładowy do spółki Ryanair, wykonując funkcje podobne do wykonywanych przez M.J. Morena Osacara.
- 35 Sporządzone w języku angielskim owe umowy o pracę przewidują także, że stosunek pracy tych osób będzie podlegał prawu irlandzkiemu, a sądy tego państwa członkowskiego są właściwe, aby rozpatrzyć wszystkie spory związane z wykonaniem lub wypowiedzeniem tych umów. Podobnie w umowach tych wskazano, że płatność wynagrodzenia będzie dokonywana na rachunek w banku irlandzkim.
- 36 Wspomniane stosunki pracy rozwiązano ze względu na wypowiedzenie przez pracownika lub zwolnienie w 2011 r.
- 37 Z tych samych względów M.J. Moreno Osacar, S. Nogueira i in. wszczęły sprawę przed tribunal du travail de Charleroi (sąd pracy w Charleroi) w celu zasądzenia na ich rzecz różnych kwot.

- 38 W wyroku z dnia 4 listopada 2013 r. sąd ten stwierdził, że sądy belgijskie nie są właściwe, aby rozpatrzyć te żądania. Skarżący w postępowaniach głównych wnieśli apelację od tego wyroku do sądu odsyłającego.
- 39 Sąd odsyłający podkreśla ponadto, że w umowach S. Nogueiry i in. wskazano, iż „samoloty klienta są zarejestrowane w Irlandii, a ponieważ świadczenia będą wykonywane na pokładach tych samolotów, miejsce pracy znajduje się w Irlandii”, że lotnisko w Charleroi jest miejscem „stacjonowania” tych pracowników i że każdy z nich powinien mieszkać w odległości godziny jazdy od portu macierzystego.
- 40 Ponadto wspomniany sąd wskazuje na pewną liczbę istotnych faktów związanych z jego własnymi stwierdzeniami. Po pierwsze, o ile w umowach o pracę tych osób przyznano pracodawcy możliwość przeniesienia S. Nogueiry i pozostałych osób na inne lotnisko, o tyle w niniejszym wypadku jest bezsporne, że jedynym portem macierzystym obsługiwanym przez spółkę Crewlink jest lotnisko w Charleroi. Po drugie, każdy z tych pracowników rozpoczął dzień pracy na lotnisku w Charleroi i systematycznie powracał do swojego portu na koniec każdego dnia pracy. Po trzecie, każdy z nich powinien oczekiwać na lotnisku w Charleroi w celu zastąpienia ewentualnie nieobecnego członka personelu.
- 41 Na marginesie sąd odsyłający wskazuje, że umowy o pracę S. Nogueiry i pozostałych osób zobowiązują je do przestrzegania polityki bezpieczeństwa lotniczego realizowanej przez spółkę Ryanair. Podobnie istnienie wspólnego lokalu spółki Ryanair i spółki Crewlink na lotnisku w Charleroi oraz wykonywanie nadzoru dysplinarnego przez personel kierowniczy spółki Ryanair nad personelem udostępnionym przez spółkę Crewlink wystarczająco wykazuje istnienie wspólnej pracy personelu obydwu przedsiębiorstw.
- 42 Sąd ten uzasadnia konieczność skierowania odesłania prejudycjalnego w podobny sposób jak we wniosku przedstawionym w sprawie C-169/16. Cour du travail de Mons (trybunał pracy w Mons) postanowił zatem zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z podobnym co do istoty pytaniem prejudycjalnym.
- 43 Na mocy postanowienia prezesa Trybunału z dnia 11 kwietnia 2016 r. sprawy C-168/16 i C-169/16 zostały połączone do celów pisemnego i ustnego etapu postępowania oraz wydania wyroku.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

- 44 Poprzez zadane pytania sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy w wypadku pozwu wniesionego przez pracownika będącego członkiem personelu latającego przewoźnika lotniczego lub osobę oddelegowaną do tego przewoźnika, aby określić jurysdykcję sądu rozpatrującego sprawę, pojęcie „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę” w rozumieniu art. 19 pkt 2 lit. a) rozporządzenia Bruksela I, jest równoważne z pojęciem „portu macierzystego” w rozumieniu załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91.
- 45 W pierwszej kolejności na wstępie należy uściślić, że jak wynika z motywu 19 rozporządzenia Bruksela I oraz w zakresie, w jakim w stosunkach między państwami członkowskimi rozporządzenie Bruksela I zastępuje Konwencję z dnia 27 września 1968 r. o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych, zmienioną późniejszymi konwencjami o przystąpieniu nowych państw członkowskich do tej konwencji (zwaną dalej „konwencją brukselską”), wykładnia dokonana przez Trybunał w odniesieniu do postanowień tej konwencji pozostaje aktualna również dla przepisów rozporządzenia, jeśli postanowienia konwencji i przepisy rozporządzenia można uznać za równoważne (wyrok z dnia 7 lipca 2016 r., Hőszig, C-222/15, EU:C:2016:525, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 46 W tym względzie o ile w pierwotnym brzmieniu konwencja ta nie zawierała szczególnego przepisu dotyczącego umowy o pracę, o tyle brzmienie art. 19 pkt 2 rozporządzenia Bruksela I jest prawie identyczne z brzmieniem art. 5 pkt 1 zdania drugie i trzecie tej konwencji w brzmieniu wynikającym z konwencji 89/535/EWG dotyczącej przystąpienia Królestwa Hiszpanii i Republiki Portugalskiej do konwencji o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych, a także do protokołu dotyczącego jej wykładni przez Trybunał Sprawiedliwości, przy uwzględnieniu ich zmian na mocy Konwencji dotyczącej przystąpienia Królestwa Danii, Irlandii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, a także zmian dokonanych na mocy Konwencji dotyczącej przystąpienia Republiki Greckiej (Dz.U. 1989, L 285, s. 1), w związku z czym – zgodnie z orzecznictwem wspomnianym w poprzednim punkcie – należy zapewnić ciągłość wykładni tych dwóch aktów prawnych.
- 47 Ponadto, co się tyczy indywidualnej umowy o pracę, miejsce wykonania zobowiązania, którego dotyczy żądanie, wskazanego w art. 5 pkt 1 część druga zdania konwencji brukselskiej, należy określić na podstawie jednolitych kryteriów, które powinien zdefiniować Trybunał w oparciu o system i cele tej konwencji. Trybunał podkreślił bowiem, że tylko taka autonomiczna wykładnia może zapewnić jednolite stosowanie wspomnianej konwencji, której celem jest w szczególności ujednoczenie przepisów dotyczących jurysdykcji sądów umawiających się państw, poprzez unikanie w możliwym zakresie wielości właściwych sądów w odniesieniu do tego samego stosunku prawnego oraz wzmocnienie ochrony prawnej osób zamieszkałych we Wspólnocie, umożliwiając jednocześnie powodowi łatwe zidentyfikowanie sądu, do którego może wnieść sprawę, a pozwanemu racjonalne przewidzenie sądu, przed który może zostać pozwany (wyrok z dnia 10 kwietnia 2003 r., Pugliese, C-437/00, EU:C:2003:219, pkt 16 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 48 Z powyższego wynika, że wspomniany wymóg dokonywania autonomicznej wykładni ma zastosowanie także do art. 19 pkt 2 rozporządzenia Bruksela I (zob. podobnie wyrok z dnia 10 września 2015 r., Holterman Ferho Exploitatie i in., C-47/14, EU:C:2015:574, pkt 37 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 49 W drugiej kolejności z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika, po pierwsze, że w odniesieniu do sporów dotyczących umów o pracę w rozdziale II sekcji 5 rozporządzenia Bruksela I określono szereg reguł, które – jak wynika z motywu 13 tego rozporządzenia – mają na celu ochronę słabszej strony umowy za pomocą przepisów jurysdykcyjnych korzystniejszych dla interesów tej strony (zob. podobnie wyroki: z dnia 19 lipca 2012 r., Mahamdia C-154/11, EU:C:2012:491, pkt 44 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 10 września 2015 r., Holterman Ferho Exploitatie i in., C-47/14, EU:C:2015:574, pkt 43).
- 50 Przepisy te umożliwiają bowiem pracownikowi między innymi pozwanie pracodawcy przed sąd, który pracownik uznaje za najbliższy z punktu widzenia swych interesów, przyznając mu możliwość wszczęcia postępowania przed sądem w państwie członkowskim siedziby pracodawcy lub przed sądem miejsca, w którym pracownik zwykle wykonuje pracę, lub – gdy ta praca nie jest wykonywana w tym samym państwie – przed sądem miejsca, w którym znajduje się przedsiębiorstwo, które zatrudniło pracownika. Przepisy wspomnianej sekcji ograniczają także możliwość wyboru sądu przez pracodawcę, który wszczyna postępowanie przeciwko pracownikowi, a także możliwość odstąpienia od określonych w tym rozporządzeniu przepisów jurysdykcyjnych (wyrok z dnia 19 lipca 2012 r., Mahamdia C-154/11, EU:C:2012:491, pkt 45 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 51 Po drugie, przepisy zawarte w rozdziale II sekcja 5 rozporządzenia Bruksela I mają nie tylko charakter szczególny, lecz także wyczerpujący (zob. podobnie wyrok z dnia 10 września 2015 r., Holterman Ferho Exploitatie i in., C-47/14, EU:C:2015:574, pkt 44 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 52 W trzeciej kolejności w art. 21 rozporządzenia Bruksela I ograniczono możliwość zawarcia przez strony umowy o pracę umowy o jurysdykcję. Taka umowa powinna zatem zostać zawarta po powstaniu sporu lub, jeżeli została zawarta wcześniej, powinna ona umożliwiać pracownikowi wytoczenie powództwa przed sądami innymi niż te, którym jurysdykcja przysługuje na mocy wspomnianych przepisów (wyrok z dnia 19 lipca 2012 r., Mahamdia C-154/11, EU:C:2012:491, pkt 61).
- 53 W konsekwencji przepisu tego nie można interpretować w ten sposób, że umowa o jurysdykcję może mieć zastosowanie wyłączne, i tym samym zakazywać pracownikowi wytaczania powództwa przed sądy, które mają jurysdykcję na mocy art. 18 i 19 rozporządzenia Bruksela I (zob. podobnie wyrok z dnia 19 lipca 2012 r., Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, pkt 63).
- 54 W niniejszym wypadku należy stwierdzić, że – jak wskazał rzecznik generalny w pkt 57 i 58 opinii – klauzula wyboru sądu taka jak określona w umowach rozpatrywanych w postępowaniu głównym nie odpowiada ani pierwszemu, ani drugiemu z wymogów określonych w art. 21 rozporządzenia Bruksela I oraz że w konsekwencji na wspomnianą klauzulę nie można się powołać wobec skarżących w postępowaniu głównym.
- 55 Wreszcie w czwartej kolejności należy wskazać, że autonomiczna wykładnia art. 19 pkt 2 rozporządzenia Bruksela I nie stoi na przeszkodzie temu, aby uwzględnić odpowiednie przepisy zawarte w konwencji rzymskiej, ponieważ konwencja ta – jak wynika z jej preambuły – ma także na celu kontynuację prac w dziedzinie prawa prywatnego międzynarodowego w zakresie ujednoczenia przepisów prawnych, które zostały wprowadzone w Unii, w szczególności w dziedzinie jurysdykcji i wykonywania orzeczeń sądowych.
- 56 Jak wskazał bowiem rzecznik generalny w pkt 77 opinii, Trybunał dokonał już, w wyrokach z dnia 15 marca 2011 r., Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151) i z dnia 15 grudnia 2011 r., Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842), wykładni konwencji rzymskiej, w szczególności w świetle przepisów konwencji brukselskiej dotyczących indywidualnej umowy o pracę.
- 57 Jeśli chodzi o określenie pojęcia „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę” w rozumieniu art. 19 pkt 2 lit. a) rozporządzenia Bruksela I, Trybunał stale orzekał, że kryterium państwa członkowskiego, w którym pracownik zwykle świadczy pracę, należy interpretować szeroko (zob. analogicznie wyrok z dnia 12 września 2013 r., Schlecker, C-64/12, EU:C:2013:551, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 58 Co się tyczy umowy o pracę wykonywanej na terytorium szeregu umawiających się państw, a także wobec braku rzeczywistego ośrodka działalności zawodowej, w którym pracownik wykonuje zasadniczą część swoich obowiązków wobec pracodawcy, Trybunał orzekł, że art. 5 pkt 1 konwencji brukselskiej należy – zarówno w świetle konieczności określenia miejsca, z którym spór wykazuje najściślejszy związek dla celów określenia sądu mającego najlepsze możliwości wydania orzeczenia w sprawie, jak i zapewnienia odpowiedniej ochrony pracownikowi jako słabszej stronie umowy, a także uniknięcia wielości właściwych sądów – interpretować jako dotyczący miejsca, w którym lub z którego pracownik faktycznie wykonuje zasadniczą część swoich obowiązków wobec pracodawcy. To w tym bowiem miejscu pracownik może, najmniejszym kosztem, wszcząć postępowanie sądowe przeciwko pracodawcy lub bronić się, a sąd w tym miejscu ma najlepsze możliwości rozstrzygnięcia sporu dotyczącego umowy o pracę (zob. podobnie wyrok z dnia 27 lutego 2002 r., Weber, C-37/00, EU:C:2002:122, pkt 49 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 59 A zatem w takich okolicznościach określone w art. 19 pkt 2 lit. a) rozporządzenia Bruksela I pojęcie „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę”, należy interpretować jako miejsce, w którym lub z którego pracownik wykonuje zasadniczą część obowiązków ciążących na nim wobec pracodawcy.

- 60 W niniejszym wypadku rozpatrywane w postępowaniu głównym spory dotyczą pracowników zatrudnionych w charakterze członków personelu latającego przewoźnika lotniczego lub osoby oddelegowanej do tego przewoźnika. W konsekwencji rozpatrujący takie spory sąd państwa członkowskiego – gdy nie może on bezspornie określić „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę” – w celu określenia swojej jurysdykcji powinien zidentyfikować „miejsce, z którego” ten pracownik wykonuje zasadniczą część obowiązków ciążących na nim wobec pracodawcy.
- 61 Jak przypomniał rzecznik generalny w pkt 95 opinii, z orzecznictwa Trybunału wynika także, że aby określić konkretne miejsce, sąd krajowy powinien odnieść się do łańcucha poszlak.
- 62 Ta metoda oparta na poszlakach umożliwia nie tylko lepsze odzwierciedlenie stosunków prawnych ze względu na to, że powinna ona uwzględniać wszystkie okoliczności charakteryzujące działalność pracownika (zob. analogicznie wyrok z dnia 15 marca 2011 r., Koelzsch, C-29/10, EU:C:2011:151, pkt 48), lecz także zapobieganie temu, by pojęcie takie jak „miejsce, w którym lub z którego pracownik zwykle świadczy pracę”, było instrumentalizowane lub przyczyniało się do realizacji strategii obchodzenia obowiązków (zob. analogicznie wyrok z dnia 27 października 2016 r., D’Oultremont i in., C-290/15, EU:C:2016:816, pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 63 Jak podkreślił rzecznik generalny w pkt 85 opinii, co się tyczy szczególnego charakteru stosunków pracy w branży transportu, Trybunał w wyrokach z dnia 15 marca 2011 r., Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, pkt 49) i z dnia 15 grudnia 2011 r., Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, pkt 38–41), wskazał szereg wskazówek, jakie mogą uwzględnić sądy krajowe. Sądy te powinny w szczególności ustalić, w którym państwie członkowskim znajduje się miejsce, skąd pracownik wykonuje przewozy, dokąd wraca po ich wykonaniu, gdzie otrzymuje polecenia dotyczące przewozów i organizuje swoją pracę, a także miejsce, w którym znajdują się jego narzędzia pracy.
- 64 W tym względzie w okolicznościach takich jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, a także jak podkreślił rzecznik generalny w pkt 102 opinii, należy również uwzględnić miejsce postoju statków powietrznych, na których pokładzie praca jest zwykle świadczona.
- 65 W konsekwencji pojęcia „miejsca, w którym lub z którego pracownik zwykle świadczy pracę”, nie można zrównywać z jakimkolwiek pojęciem zawartym w innym akcie prawa Unii.
- 66 Co się tyczy personelu latającego przewoźnika lotniczego lub osób oddelegowanych do tego przewoźnika, wspomniane pojęcie nie może być zrównane z pojęciem „portu macierzystego” w rozumieniu załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91. Rozporządzenie Bruksela I nie odnosi się bowiem do rozporządzenia nr 3922/91 ani nie realizuje takich samych celów, ponieważ to ostatnie rozporządzenie ma na celu harmonizację wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- 67 Okoliczność, że pojęcie „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę” w rozumieniu art. 19 pkt 2 lit. a) rozporządzenia Bruksela I nie może być zrównane z pojęciem „portu macierzystego” w rozumieniu załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91, nie oznacza jednak, jak podkreślił rzecznik generalny w pkt 115 opinii, że to ostatnie pojęcie jest pozbawione istotności dla celów określenia – w okolicznościach takich jak rozpatrywane w sprawach w postępowaniu głównym – miejsca, z którego pracownik zwykle świadczy pracę.
- 68 W szczególności, jak wynika z pkt 61–64 niniejszego wyroku, Trybunał podkreślił już konieczność zastosowania w ramach identyfikacji tego miejsca metody opartej na poszlakach.

- 69 W tym względzie pojęcie „portu macierzystego” stanowi element, który może mieć znaczącą rolę przy identyfikacji wspomnianych w pkt 63 i 64 niniejszego wyroku poszlak, umożliwiając w okolicznościach takich jak rozpatrywane w postępowaniu głównym określenie miejsca, z którego pracownicy zwykle świadczą pracę, i w konsekwencji jurysdykcji sądu, który może rozpatrzyć wniesiony przez nich środek prawny w rozumieniu art. 19 pkt 2 lit. a) rozporządzenia Bruksela I.
- 70 Pojęcie to zdefiniowano bowiem w załączniku III do rozporządzenia nr 3922/91 w regule OPS 1.1095 jako miejsce, z którego personel latający zazwyczaj rozpoczyna dzień pracy i w którym go kończy, a także w pobliżu którego pracownicy w okresie wykonywania umowy o pracę mają miejsce zamieszkania i pozostają do dyspozycji przewoźnika lotniczego.
- 71 Zgodnie z zawartą w tym załączniku regułą OPS 1.1110 okresy minimalnego wypoczynku pracowników takich jest skarżący w postępowaniu głównym różnią się w zależności od tego, czy wypoczynek odbywa się poza miejscem lub w miejscu „portu macierzystego” w rozumieniu załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91.
- 72 Ponadto należy wskazać, że miejsce to nie jest określane ani w sposób losowy, ani przez pracownika, lecz na mocy reguły OPS 1.1090, pkt 3.1 wspomnianego załącznika – przez operatora dla każdego członka załogi.
- 73 Dopiero w sytuacji gdyby – przy uwzględnieniu okoliczności faktycznych każdego wypadku – pozwy takie jak rozpatrywane w postępowaniu głównym wykazywały ściślejszy związek z miejscem innym niż miejsce „portu macierzystego”, to ostatnie miejsce nie byłoby istotne dla celów określenia „miejsca, z którego pracownicy zwykle świadczą pracę” (zob. podobnie wyrok z dnia 27 lutego 2002 r., Weber, C-37/00, EU:C:2002:122, pkt 53; a także analogicznie wyrok z dnia 12 września 2013 r., Schlecker, C-64/12, EU:C:2013:551, pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 74 Ponadto autonomiczny charakter pojęcia „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę”, nie może być podany w wątpliwość poprzez odniesienie do pojęcia „portu macierzystego” w rozumieniu tego rozporządzenia, które to pojęcie wskazano w rozporządzeniu nr 883/2004, ponieważ to ostatnie rozporządzenie i rozporządzenie Bruksela I realizują odmienne cele. Podczas gdy rozporządzenie Bruksela I realizuje bowiem cel wspomniany w pkt 47 niniejszego wyroku, rozporządzenie nr 883/2004 ma na celu – jak wskazano w jego motywie 1 – poza swobodnym przepływem osób, „przyczynienie się do podniesienia poziomu życia tych osób i warunków [ich] zatrudnienia”.
- 75 Ponadto stwierdzenie – zgodnie z którym pojęcie miejsca, w którym lub z którego pracownik zwykle świadczy pracę, do którego to pojęcia odniesiono się w art. 19 pkt 2 lit. a) rozporządzenia Bruksela I, nie jest, jak wynika z pkt 65 niniejszego wyroku, równoważne z żadnym innym pojęciem – obowiązuje także w odniesieniu do „przynależności państwowej” statków powietrznych w rozumieniu art. 17 konwencji chicagowskiej.
- 76 A zatem wbrew temu, co twierdzą spółka Ryanair i spółka Crewlink w przedłożonych uwagach, państwo członkowskie, z którego członek personelu latającego przewoźnika lotniczego lub osoba oddelegowana do tego przewoźnika zwykle świadczy pracę, nie jest również równoważne z terytorium państwa członkowskiego, którego przynależność państwową mają statki powietrzne należące do tego przewoźnika lotniczego, w rozumieniu art. 17 konwencji chicagowskiej.
- 77 W świetle powyższych rozważań na zadane pytania należy udzielić następującej odpowiedzi: art. 19 pkt 2 lit. a) rozporządzenia Bruksela I należy interpretować w ten sposób, że w wypadku pozwu wniesionego przez członka personelu latającego przewoźnika lotniczego lub osobę oddelegowaną do tego przewoźnika, aby określić jurysdykcję sądu rozpatrującego sprawę, pojęcie „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę”, w rozumieniu tego przepisu nie jest równoważne z pojęciem

„portu macierzystego” w rozumieniu załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91. Pojęcie „portu macierzystego” stanowi jednak istotną wskazówkę dla celów określenia „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę”.

W przedmiocie kosztów

- ⁷⁸ Dla stron w postępowaniach głównych niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniach głównych, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 19 pkt 2 lit. a) rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych należy interpretować w ten sposób, że w wypadku pozwu wniesionego przez członka personelu latającego przewoźnika lotniczego lub osobę oddelegowaną do tego przewoźnika, aby określić jurysdykcję sądu rozpatrującego sprawę, pojęcie „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę”, w rozumieniu tego przepisu nie jest równoważne z pojęciem „portu macierzystego” w rozumieniu załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. Pojęcie „portu macierzystego” stanowi jednak istotną wskazówkę dla celów określenia „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę”.

Podpisy